

III SUMMIT

# ARIA PULITA PER IL VENETO

Un'iniziativa di:



Con collaborazione e  
il contributo di:



REGIONE DEL VENETO



# REPORT ARIA PULITA PER IL VENETO

## RISULTATI DEI QUESTIONARI PER I COMUNI SOPRA I 30000 ABITANTI





## PREMESSA

L'indagine condotta da Legambiente ha coinvolto i Comuni veneti con oltre 30.000 abitanti, attraverso un questionario mirato a mappare le azioni intraprese dalle amministrazioni locali per il risanamento della qualità dell'aria

È fondamentale avere una visione chiara delle iniziative adottate da ciascun Comune, al fine di promuovere la condivisione di buone pratiche e risultati efficaci, che possano essere replicati e adattati in altri contesti.

Negli ultimi anni, sebbene si registri un lento miglioramento della qualità dell'aria, i parametri legati alla qualità dell'aria non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi stabiliti a tutela della salute pubblica. La Pianura Padana, caratterizzata da un elevato inquinamento atmosferico, richiede un impegno concertato e coordinato, in grado di superare le singole azioni isolate. In questo contesto, la diffusione delle buone pratiche, unita a una legislazione adeguata e a un forte coinvolgimento della cittadinanza, rappresenta una strategia fondamentale per affrontare e risolvere la crisi ambientale che stiamo vivendo.

Il questionario, articolato in diverse aree tematiche, ha permesso di raccogliere informazioni dettagliate su vari aspetti della gestione della qualità dell'aria che i comuni stanno mettendo in campo, tra cui:

- Elementi di pianificazione
- Stato dell'arte
- Azioni dell'ente pubblico
- Progetti finanziati attivi

Il tema della tutela della qualità dell'atmosfera è trasversale a molti settori, per questo nel questionario Legambiente ha provato a far emergere le azioni complessive introdotte dai territori.

I Comuni partecipanti all'indagine sono: Bassano del Grappa, Belluno, Castelfranco Veneto, Chioggia, Conegliano, Mira, Montebelluna, Padova, Rovigo, San Donà di Piave, Schio, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza e Villafranca di Verona.

La maggior parte di essi ha fornito risposte dettagliate, dimostrando un'efficace coordinazione tra i diversi settori dell'amministrazione, e un'attenzione crescente verso il tema fornendo i dati che hanno costituito questo report. Tuttavia, sottolineiamo che i Comuni di Chioggia, Mira, Montebelluna e Villafranca Padovana non hanno partecipato all'indagine,

In questa sintesi, presentiamo le risposte raccolte, suddivise per tematiche, con l'auspicio che queste informazioni possano servire come base per un confronto costruttivo e per l'elaborazione di politiche più efficaci, in grado di migliorare la qualità dell'aria e, di conseguenza, la vita dei cittadini veneti.





### **ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE**

In questa sezione vengono analizzati gli elementi di pianificazione adottati dai vari Comuni. In particolare, sono stati considerati il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) e il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS). È emerso che la maggior parte dei Comuni ha implementato questi strumenti di pianificazione, fondamentali per sviluppare una visione a lungo termine.

È interessante notare come il PAESC stia evolvendo, con progressi significativi nei monitoraggi delle azioni intraprese. Tuttavia, per quanto riguarda i PUMS, si evidenzia una certa difficoltà nel raggiungere l'approvazione definitiva, in particolare nelle città ad eccezione di Verona e Treviso.

Questa evoluzione nella pianificazione riflette un impegno crescente verso la sostenibilità, ma evidenzia anche la necessità di affrontare le sfide che ancora permangono, anche nella pianificazione, nel percorso verso una mobilità e un'energia più sostenibili.

<b>Comune</b>	<b>ABITANTI</b>	<b>PAESC</b>	<b>PUMS</b>
<i>Bassano del Grappa</i>	<i>42.402</i>	<i>Approvato (+)</i>	<i>Approvato</i>
<i>Belluno</i>	<i>35.794</i>	<i>Approvato</i>	<i>In fase di redazione</i>
<i>Castelfranco</i>	<i>33.201</i>	<i>Redatto</i>	<i>Non previsto</i>
<i>Conegliano</i>	<i>34.346</i>	<i>ND</i>	<i>Approvato</i>
<i>Padova*</i>	<i>209.867</i>	<i>Approvato e monitorato Climate City Contract (+)</i>	<i>Adottato</i>
<i>Rovigo</i>	<i>49.985</i>	<i>Approvato e monitorato</i>	<i>in fase di redazione</i>
<i>San Donà di Piave</i>	<i>41.928</i>	<i>Approvato</i>	<i>Adottato</i>
<i>Schio</i>	<i>38.883</i>	<i>Approvato (+)</i>	<i>Non previsto</i>
<i>Treviso</i>	<i>86.381</i>	<i>Approvato e monitorato</i>	<i>Approvato (+)</i>
<i>Venezia</i>	<i>252.340</i>	<i>Redatto</i>	<i>Adottato</i>
<i>Verona</i>	<i>257.213</i>	<i>Approvato e monitorato (+)</i>	<i>Approvato (+)</i>
<i>Vicenza</i>	<i>110.471</i>	<i>Approvato e in monitoraggio (+)</i>	<i>Adottato</i>

*In verde con il simbolo (+) i passi in avanti segnati nell'ultimo anno*





*\*Il Comune di Padova ha completato il percorso, con il coinvolgimento di 36 stakeholders del territorio, per la redazione del Climate City Contract. Il documento, nel quale è descritta la strategia per raggiungere la neutralità climatica al 2030, verrà a breve sottoscritto dal Sindaco e trasmesso alla Commissione Europea.*

### **REGOLAMENTI EDILIZI**

Uno dei principali fattori che contribuiscono alla formazione del PM10 è l'utilizzo delle biomasse. Sebbene queste siano considerate una fonte di energia rinnovabile, un uso improprio può avere effetti negativi sulla qualità dell'aria. Per questo motivo, Legambiente ha da tempo sostenuto l'importanza di inserire nei regolamenti edilizi il divieto di installazione di caminetti aperti nelle nuove costruzioni.

Dall'analisi dei questionari, emerge che nessuno dei Comuni attualmente recepisce questa proposta. Tuttavia, il Comune di Verona ha manifestato l'intenzione di introdurre una modifica in tal senso nei prossimi regolamenti. Questo rappresenta un segnale positivo che potrebbe stimolare altri Comuni a seguire l'esempio.

### **REGOLAMENTAZIONE ABBRUCIAMENTI E FALÓ TRADIZIONALI**

Le ordinanze, sebbene rivolte principalmente ai centri abitati, devono tenere conto che, come confermato dagli studi scientifici, è ampiamente riconosciuto che l'intero bacino padano necessita di adottare comportamenti virtuosi e sostenibili per poter realmente vincere la complessa battaglia del risanamento dell'atmosfera. Non si tratta solo di interventi limitati, ma di un approccio sistematico e coordinato che richiede misure restrittive su larga scala, da applicare in un territorio il più ampio possibile. Per ottenere risultati tangibili e duraturi, è imprescindibile che tali restrizioni vengano applicate senza alcuna eccezione o deroga, nemmeno per le tradizionali manifestazioni locali come i 'pan e vin', che per quanto radicate nella cultura, non possono più essere considerate un'esclusione accettabile in questa fase critica.

### **MOBILITÀ – ADESIONE AL MOVE-IN**

Il servizio Move-In (MOnitoraggio VEicoli INquinanti), attivo nella Regione Veneto all'interno dei Comuni aderenti, rappresenta un'alternativa alle tradizionali limitazioni strutturali sulla circolazione dei veicoli più inquinanti, adottate per migliorare la qualità dell'aria. Questo sistema promuove un utilizzo più consapevole del veicolo, basato sull'effettivo chilometraggio percorso e sullo stile di guida adottato, offrendo un approccio più flessibile e personalizzato. L'adesione dei Comuni all'iniziativa può essere interpretata come un tentativo di ridurre al minimo le deroghe concesse dalle ordinanze comunali, senza gravare eccessivamente sugli utenti più vulnerabili che utilizzano l'automobile in maniera sporadica.

Attualmente, i Comuni che hanno aderito sono Belluno, Rovigo, Treviso, Verona, Padova e Venezia, coprendo così tutti i capoluoghi di provincia del Veneto, ad eccezione di Vicenza.





## **MOBILITÀ – PUNTI DI RICARICA PUBBLICI PER AUTO ELETTRICHE**

Le auto elettriche rappresentano una soluzione fondamentale non solo per la decarbonizzazione dei trasporti, ma anche per la lotta contro l'inquinamento atmosferico, che affligge le nostre città. Gran parte delle emissioni inquinanti proviene infatti dal traffico veicolare alimentato da motori a combustione interna, soprattutto diesel e benzina.

Le auto elettriche, in quanto veicoli a zero emissioni dirette, possono ridurre drasticamente questo tipo di inquinamento, migliorando la qualità dell'aria nelle nostre città. Tuttavia, per favorire una transizione efficace verso l'elettrificazione della mobilità, è necessario un potenziamento delle infrastrutture di ricarica. Sebbene le colonnine di ricarica stiano aumentando rapidamente, questo sviluppo non è ancora sufficiente per supportare pienamente la crescita del numero di veicoli elettrici.

A livello locale, Venezia detiene il primato per la diffusione di punti di ricarica elettrica, con un notevole incremento anche nel 2024: le colonnine sono passate da 159 a 196. Seguono Verona con 113 punti di ricarica e Treviso con 102. Nonostante questi dati positivi, è evidente che resta ancora

molto da fare per garantire una rete di ricarica capillare e accessibile, essenziale per incentivare l'adozione di veicoli elettrici e, di conseguenza, ridurre l'inquinamento atmosferico.

<b>Comune</b>	<b>N. PUNTI DI RICARICA</b>
<i>Venezia</i>	<b>196 (+47)</b>
<i>Verona</i>	113 (+13)
<i>Treviso</i>	<b>102 (-)</b>
<i>Padova</i>	<b>82 (-)</b>
<i>Vicenza</i>	42 (+4)
<i>San Donà di Piave</i>	38
<i>Castelfranco Veneto</i>	30
<i>Conegliano</i>	22
<i>Rovigo</i>	19
<i>Belluno</i>	17 (+1)
<i>Schio</i>	11 (+1)

## **MOBILITÀ – PUNTI DI RICARICA PUBBLICI PER AUTO ELETTRICHE**

La sicurezza della rete ciclabile è uno degli elementi chiave per promuovere la mobilità sostenibile. Una maggiore sicurezza stradale rappresenta un forte incentivo all'uso della bicicletta, spingendo sempre più persone a optare per i pedali come mezzo di trasporto.

Nella tabella sono riportati i metri di pista ciclabile totali per abitante nei diversi territori analizzati. Si evidenzia un Veneto a due velocità: San Donà di Piave emerge come il Comune con il maggior numero di metri di pista ciclabile per abitante, seguito da Schio. Tra i capoluoghi di provincia, invece, si osserva una differenza significativa. Treviso e Padova si attestano entrambe a 0,97 metri di pista ciclabile per abitante, mentre Verona chiude la classifica con meno della metà, registrando solo 0,44 metri per abitante.





<b>Comune</b>	<b>ABITANTI</b>	<b>KM CICLABILI</b>	<b>PISTE M / AB</b>
<i>San Donà di Piave</i>	41928	57	1,36
<i>Schio</i>	38883	42	1,08
<i>Treviso</i>	863810	84	0,97
<i>Padova</i>	2098670	204	0,97
<i>Castelfranco</i>	33201	31	0,95
<i>Belluno</i>	35794	27	0,8
<i>Venezia</i>	252340	172	0,68
<i>Vicenza</i>	110471	69	0,62
<i>Rovigo</i>	49985	28	0,56
<i>Verona</i>	257213	114	0,44

## **MOBILITÀ – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

L'importanza del trasporto pubblico locale (TPL) è cruciale per affrontare la sfida dell'inquinamento atmosferico nelle nostre città. Tuttavia, ad oggi, il settore è ancora gravemente sottodimensionato e necessita di investimenti strutturali e a lungo termine per diventare una modalità di trasporto realmente competitiva e attraente per i cittadini. Un sistema di trasporto pubblico efficiente, ben integrato e accessibile contribuirebbe significativamente alla riduzione del traffico veicolare privato, con il conseguente decongestionamento delle strade urbane, la diminuzione delle emissioni inquinanti e un miglioramento generale della qualità della vita.

I fondi attualmente disponibili non sono sufficienti a sostenere una trasformazione così radicale. Ciò frena la possibilità di migliorare il servizio e di espanderne la capacità, impedendo al TPL di competere efficacemente con l'auto privata come opzione di mobilità preferita. Dai dati raccolti tramite i questionari emerge che a Venezia si registra un picco significativo nell'utilizzo del trasporto pubblico locale, ma questo risultato è in gran parte legato alla particolare morfologia della città e all'afflusso massiccio di turisti nel centro storico. Tale situazione, sebbene positiva sotto il profilo dei numeri di utilizzo, non è rappresentativa della condizione generale delle altre città venete, dove il trasporto pubblico fatica ancora a imporsi come soluzione di mobilità primaria.





Perché il TPL possa realmente trasformarsi in una soluzione efficace per la mobilità sostenibile, è necessario un piano di investimenti duraturo e coraggioso che preveda l'ammodernamento delle flotte, la creazione di nuove linee, il potenziamento delle infrastrutture e la riduzione delle barriere economiche all'accesso. Solo così potrà diventare un'alternativa desiderabile e contribuire in maniera significativa alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e alla realizzazione di una mobilità sostenibile.

<b>Comune</b>	<b>ABITANTI</b>	<b>KM</b>	<b>Passeggeri</b>
<i>Bassano del Grappa</i>	<i>42.402</i>	<i>439.481</i>	<i>ND</i>
<i>Belluno</i>	<i>35.794</i>	<i>695.369</i>	<i>1.882.320</i>
<i>Padova</i>	<i>209.867</i>	<i>7.375.685</i> <i>971.489</i> <i>(tram)</i>	<i>22.345.555</i>
<i>Rovigo</i>	<i>49.985</i>	<i>995.939</i>	<i>591.550</i>
<i>San Donà</i>	<i>41.928</i>	<i>104.805</i>	<i>36.849</i>
<i>Schio</i>	<i>38.883</i>	<i>209.547</i>	<i>138.241</i>
<i>Treviso</i>	<i>86.381</i>	<i>2.929.589,40</i> <i>11.474.000</i>	<i>8.280.928</i> <i>69.548.035 bus</i>
<i>Venezia</i>	<i>252.340</i>	<i>1.008.000</i> <i>55.000</i> <i>4.791.000</i>	<i>17.378.898 tram</i> <i>864.646 people mover</i> <i>90.502.814 acqua</i>
<i>Verona</i>	<i>257.213</i>	<i>7.215.943</i>	<i>46.144.475</i>
<i>Vicenza</i>	<i>110.471</i>	<i>4.183.990</i>	<i>13.332.983</i>

### **MOBILITÀ – TPL AD ALTA EFFICENZA**

Una possibilità concreta per migliorare il trasporto pubblico nelle città venete è rappresentata dai sistemi ad alta efficienza, come metro, tram, funicolari e filobus. Questi mezzi, a seconda delle specificità della città, offrono una soluzione efficace per incrementare la mobilità urbana, consentendo a un numero elevato di persone di spostarsi rapidamente e in modo sostenibile. Anche se le dimensioni delle città venete non sembrano idonee per l'implementazione di metropolitane, esistono alternative più appropriate, come tram e filobus, che possono viaggiare su corsie dedicate e offrire una capacità di trasporto elevata.







Tram e filobus grazie alla loro capacità di trasporto notevolmente superiore rispetto agli autobus convenzionali e al fatto che non subiscono rallentamenti dovuti al traffico, riescono a incidere in modo decisivo sulla mobilità cittadina. Questi sistemi non solo migliorano l'efficienza del trasporto pubblico, ma contribuiscono anche a una diversificazione dello split modale, riducendo la dipendenza dall'automobile privata e, di conseguenza, l'inquinamento atmosferico.

Attualmente, nella città di Venezia sono presenti 19,2 km di linee tranviarie e circa 1 km di funicolare terrestre (il cosiddetto 'People Mover'), mentre nella città di Padova esistono 10,2 km di linee tranviarie. In prospettiva, si prevede un ampliamento significativo delle infrastrutture di trasporto pubblico in Veneto. A Padova, ad esempio, è in fase di realizzazione un'estensione della rete tranviaria di ulteriori 25 km, che permetterà di migliorare l'accessibilità e la rapidità degli spostamenti urbani. Verona e Vicenza, invece, hanno in programma la costruzione di alcune linee di filobus, che dovrebbero aumentare l'efficienza del TPL.

Questi interventi non solo rispondono alla necessità di migliorare la qualità del trasporto pubblico, ma offrono anche una valida alternativa all'auto privata, con il potenziale di ridurre la congestione stradale e abbassare sensibilmente le emissioni inquinanti. Il futuro della mobilità sostenibile in Veneto passa attraverso investimenti in infrastrutture di questo tipo, che, oltre a migliorare la vita dei cittadini, contribuiranno a rendere le città più vivibili e meno inquinate.

## **MOBILITÀ – SERVIZI DI SHARING**

Un altro elemento fondamentale per incentivare l'intermodalità e promuovere la mobilità sostenibile è rappresentato dai servizi di sharing. Questi servizi offrono la possibilità di utilizzare un mezzo di trasporto, come biciclette, monopattini o auto, per un periodo di tempo limitato, senza la necessità di possederlo. L'utente può "affittare" il mezzo per brevi spostamenti, pagando solo per il tempo di utilizzo o la distanza percorsa. Questo sistema di condivisione dei mezzi consente anche di migliorare l'efficienza degli spostamenti nelle aree urbane, integrando l'uso di trasporti pubblici con soluzioni più flessibili e accessibili. In questo modo, si crea un altro tassello per un sistema di mobilità integrata che risponde alle diverse esigenze di viaggio dei cittadini, favorendo abitudini più sostenibili e contribuendo a migliorare la qualità dell'aria.

Esistono fondamentalmente due modalità di sharing: una è il "free floating", che non prevede stazioni fisse per il prelievo e la riconsegna del mezzo, permettendo agli utenti di spostarsi con maggiore flessibilità; l'altra è quella "tradizionale", che si basa su stazioni di partenza e arrivo fisse, richiedendo una pianificazione più rigida dei tragitti. Dall'analisi dei dati emerge chiaramente che il servizio più apprezzato è il free floating, in quanto offre una maggiore libertà di movimento, risultando particolarmente vantaggioso per chi necessita di brevi spostamenti urbani senza vincoli di orario o luogo di riconsegna. Questo successo è anche incentivato dalla crescente popolarità dei monopattini elettrici, molto apprezzati, soprattutto tra i giovani, per la loro praticità e sostenibilità. Tra le città venete, spiccano le performance di Padova, che guida classifica seguita da quelle di Venezia







Servizio "Free floating"

COMUNE	BICICLETTE				MONOPATTINI			
	MEZZI	UTENTI	VIAGGI	KM	MEZZI	UTENTI	VIAGGI	KM anno
<i>Padova</i>	1930	109.635	52.058	90.073	830	118.596	462.540	992.472
<i>Venezia</i>	1000	63.940	20.957		450	75.062	363.0247	735.940
<i>Vicenza</i>	306	18.883	60.000		50	ND	ND	

Servizio "Tradizionale"

	BICICLETTE			AUTOMOBILI			
	MEZZI	UTENTI	VIAGGI	MEZZI	UTENTI	VIAGGI	KM/anno
<i>Padova</i>	94	99	17.776	25	2.116	nd	nd
<i>Venezia</i>				45	16.058	10.492	745.633
<i>Verona</i>	570	13788	184.553				
<i>Treviso</i>	130	90	9670				

**MOBILITÀ – PEDIBUS**

Vi sono numerose iniziative che le pubbliche amministrazioni possono adottare per promuovere stili di vita sostenibili e migliorare la qualità dell'aria, riducendo l'inquinamento atmosferico. Tra le iniziative più efficaci rientra quella del "pedibus" nelle scuole, un sistema semplice ma molto utile per incentivare l'educazione ambientale fin dalla giovane età. Il pedibus consiste in un gruppo di bambini che, accompagnati da volontari o genitori, si recano a scuola a piedi, percorrendo un tragitto sicuro. Questo progetto non solo contribuisce a ridurre il numero di auto in circolazione nelle ore di punta, ma è anche un'azione fondamentale per sensibilizzare le nuove generazioni sul tema della mobilità sostenibile e del rispetto per l'ambiente. Tuttavia, questa buona pratica risulta ancora poco diffusa nei comuni e nelle città, nonostante i suoi evidenti benefici per la salute pubblica e la qualità dell'aria.

Sarebbe quindi auspicabile l'adozione di un piano di sviluppo regionale che preveda la diffusione capillare di questa iniziativa in tutto il territorio creando, così, città più vivibili e sane per le future generazioni.





<b>Comune</b>	<b>PEDIBUS ATTIVATI</b>	<b>SCUOLE COINVOLTE</b>
<i>Padova</i>	15	9
<i>Venezia</i>	12	8
<i>San Donà</i>	11	6
<i>Schio</i>	10	5
<i>Bassano del Grappa</i>	7	3
<i>Vicenza</i>	4	4
<i>Belluno</i>	3	3
<i>Conegliano</i>	2	2

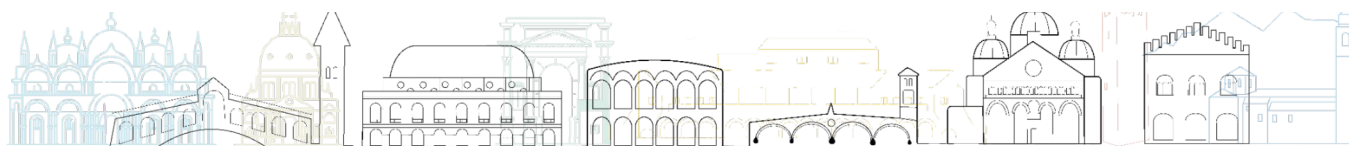
## **URBANISTICA E VIABILITÀ**

Gli aspetti legati alla viabilità e all'urbanistica possono giocare un ruolo determinante nella lotta contro l'inquinamento atmosferico e i suoi effetti negativi sulla salute dei cittadini.

Implementare Zone a Traffico Limitato (ZTL), aree pedonali e zone a basse emissioni, in cui la velocità massima dei veicoli sia inferiore ai 30 km/h, si traduce in una riduzione significativa delle emissioni inquinanti. Queste misure non solo diminuiscono il traffico e l'inquinamento acustico, ma migliorano anche la qualità dell'aria, soprattutto nelle aree più densamente popolate e trafficate.

Un altro strumento ancora poco utilizzato, ma che potrebbe avere un impatto rilevante, è quello delle strade scolastiche, recentemente introdotto nel Codice della Strada. Queste strade, che vietano la circolazione dei veicoli nelle vicinanze delle scuole durante l'orario di entrata e uscita degli studenti, sono particolarmente efficaci nel ridurre l'esposizione dei bambini alle polveri sottili. In queste situazioni specifiche, le concentrazioni di inquinanti risultano spesso molto più elevate rispetto alla media giornaliera, rappresentando un rischio significativo per la salute dei più giovani.

Dall'analisi dei dati spiccano le città di Vicenza per la dimensione della ZTL, quella di Verona per la dimensione delle aree pedonali e la città di Rovigo per le strade scolastiche



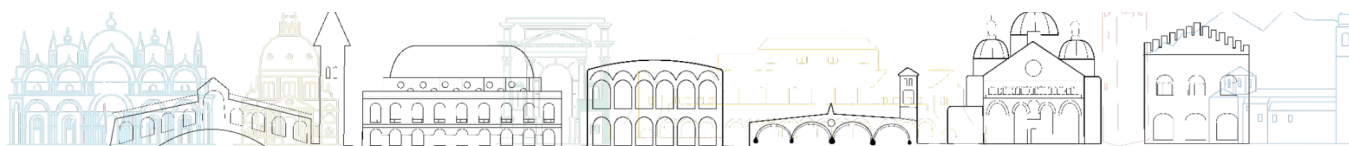


COMUNE	ZTL [kmq]	AREE PEDONALI [kmq]	STRADE SCOLASTICHE
Bassano del Grappa	0,6 (kmq del cc)	ND	ND
Belluno	1,3	0,184	0
Castelfranco	3 k	no	6
Conegliano	0,6	0	5
Padova	1,3	0,17	3
Rovigo	0,106	0,0952	23
San Donà	0	0.01	1
Schio	0,07	0	0
Treviso	0,33	0,02	9
<b>Venezia</b>	0,3*	0.06**	0***
<b>Verona</b>	ND	0,41	0
<b>Vicenza</b>	5,6	0,2	10

\* Note\_Il dato si riferisce alla terraferma ed è conteggiato solo sulla superficie viaria, al netto degli edifici. Tutto il Centro Storico lagunare è area pedonale.

\*\*Note\_Il dato si riferisce alla terraferma ed è conteggiato solo sulla superficie viaria, al netto degli edifici. Sono escluse le ZTL Veicoli Merci e le ZTL sulle strade scolastiche

\*\*\*nel Comune di Venezia non sono state istituite Strade Scolastiche ai sensi del nuovo Codice della Strada, sono invece presenti ZTL in molte strade locali dove vi sono sedi scolastiche, con validità in orario di ingresso ed uscita da scuola, ma il dato non è attualmente disponibile, pertanto non sono state conteggiate alla domanda sulle ZTL





## **CONTRIBUTI ECONOMICI**

Anche i contributi economici ai cittadini svolgono un ruolo importante nel promuovere il cambiamento delle abitudini e nell'attuare politiche volte al risanamento della qualità dell'aria. Incentivi finanziari, come quelli per l'acquisto di biciclette o per l'efficientamento energetico delle abitazioni, sono fondamentali per incoraggiare comportamenti più sostenibili e ridurre le emissioni inquinanti. Tuttavia, nell'ultimo anno si è osservato un abbassamento dei fondi stanziati per tali misure, con una conseguente diminuzione dell'efficacia delle iniziative.

Nonostante ciò, vanno riconosciuti e apprezzati quei comuni che, sono riusciti a mantenere degli incentivi economici per i cittadini che scelgono di contribuire attivamente al miglioramento della qualità dell'aria. Questi comuni rappresentano un esempio virtuoso, poiché hanno capito l'importanza di continuare a sostenere le buone pratiche ambientali, anche con risorse limitate. Grazie a tali incentivi, si è potuto incentivare l'uso di mezzi di trasporto a basse emissioni e la riduzione dell'uso di veicoli inquinanti, generando un impatto positivo sia sull'ambiente sia sulla salute pubblica. Sostenere e potenziare tali politiche è essenziale per costruire un futuro più sostenibile e garantire un'aria più pulita per tutti.

<b>COMUNE</b>	<b>SOSTITUZIONE CALDAIE</b>	<b>ACQUISTO BICI</b>
Bassano del Grappa	10.000 €	
Castelfranco	10.000 €	
Treviso	21.000 €	
Schio		13.400 €

## **POLITICHE DELL'ENTE**

Anche gli enti pubblici, grazie alla presenza di figure professionali qualificate e all'implementazione di iniziative rivolte ai propri dipendenti, possono dare un contributo significativo al miglioramento della qualità dell'aria. Attraverso una gestione più consapevole dei propri consumi e l'adozione di politiche di sensibilizzazione interna, i Comuni possono ridurre l'impatto ambientale delle loro attività e promuovere comportamenti virtuosi tra i lavoratori.

Nella tabella sottostante sono riportate le principali azioni intraprese dai Comuni per migliorare la qualità dell'aria, sia attraverso la gestione dei loro consumi energetici, sia tramite iniziative dedicate ai dipendenti. Tra queste pratiche spiccano lo smart working, che riduce gli spostamenti e di conseguenza le emissioni legate al traffico; il programma "bike to work", che incentiva l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro; e la nomina di figure chiave come l'Energy Manager e il Mobility Manager, responsabili rispettivamente dell'ottimizzazione dei consumi energetici e della gestione sostenibile della mobilità aziendale.





Queste iniziative non solo contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti, ma rappresentano anche un modello di impegno sostenibile che può essere seguito da altre istituzioni e realtà aziendali, dimostrando come sia possibile conciliare efficienza e rispetto per l'ambiente.

COMUNE	<i>Mobility Manager</i>	<i>Energy Manager</i>	<i>Agevolazioni per lavoro agile/smart working</i>	<i>smart working in caso di allerta rossa</i>	<i>Incentivi Bike to work</i>
<i>Bassano del Grappa</i>	NO	SI	SI	NO	SI
<i>Belluno</i>	SI	SI	NO	NO	NO
<i>Castelfranco</i>	NO	NO	NO	NO	NO
<i>Conegliano</i>	NO	ND	NO	NO	NO
<i>Padova</i>	SI	SI	SI*	SI**	SI**
<i>San Donà</i>	NO	NO	NO	NO	NO
<i>Rovigo</i>	NO	NO	NO	SI	NO
<i>Schio</i>	NO	SI	NO	NO	SI*
<i>Treviso</i>	SI	NO	SI	NO	SI
<i>Venezia</i>	NO	NO*	SI	NO	NO
<i>Verona</i>	SI	SI	NO	NO	NO
<i>Vicenza</i>	SI	NO	NO	NO	SI*

**Schio:** \*parcheggio dedicato, chiuso e coperto

**Vicenza:** utilizzo gratuito bici elettrica aziendale per il tragitto casa lavoro per i dipendenti che ne hanno fatto richiesta entro esaurimento bici disponibili

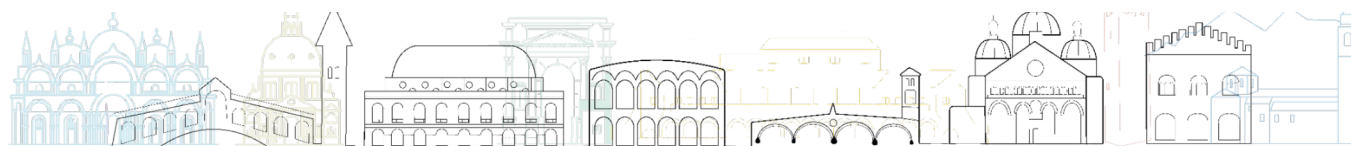
**Venezia:** \*Note: Comune di Venezia aveva affidato l'incarico professionale di Energy Manager all'ing. Mauro Roglieri il quale ha provveduto a redigere e trasmettere la relazione energetica alla Fire per l'anno 2023. L'affidamento dell'incarico è avvenuto con Determinazione dirigenziale n° 2473 del 06/11/2023. Ad oggi, il Settore "Viabilità di Quartiere e Locale Terraferma, Energia Impianti" sta procedendo con la predisposizione del nuovo bando per l'individuazione del nuovo Energy Manager "Responsabile dell'uso razionale dell'energia"

**Padova:**

\* Non si tratta di vere e proprie agevolazioni ma in caso di attivazione di un accordo di lavoro agile viene fornito al personale il pc portatile con dotazione informatica (cuffie, mouse, docking station). All'interno del pc sono installati i programmi utilizzati ed un programma che funge da telefono.

\*\*Il Regolamento sul lavoro a distanza del Comune di Padova è stato recentemente modificato con Deliberazione di Giunta comunale n. 2024/34/0410 del 23/07/2024, con cui all'art. 13 - Accesso al lavoro a distanza per esigenze organizzative di carattere straordinario, al comma 2, è stato previsto che la stessa procedura di attivazione del lavoro agile per esigenze organizzative di carattere straordinario, su autorizzazione del Direttore generale o, in caso di assenza, del Segretario, con riferimento a tutti i settori dell'ente, possa essere attivata anche in caso di problematiche ambientali, come nei periodi di allerta rossa o arancione per inquinamento atmosferico da PM10, su proposta del settore che si occupa della tutela dell'ambiente, che, in collaborazione con il settore comunale competente alla gestione delle risorse umane, indichi anche i target, i contingenti e ogni altro aspetto operativo.

\*\*\* I dipendenti che hanno usufruito dell'incentivo ad usare la bicicletta, progetto Bike to work, per raggiungere il posto di lavoro nel 2024 finora sono n. 147 ed ammontano al 7,42% del totale dei dipendenti in servizio





**LEGAMBIENTE  
VENETO**

[www.legambienteveneto.it](http://www.legambienteveneto.it) - [veneto@legambienteveneto.it](mailto:veneto@legambienteveneto.it)

